

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ



ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1
DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE
BOGOTÁ (PLMB)

RECOMENDACIONES CIUDADANAS

DOCUMENTO N° ETPLMB-ET20-L01-ITE-N-
0008_R0

MARZO, 2018



CONSORCIO METRO BOG

SYSTRA



INGETEC
INGENIEROS CONSULTORES

LISTA DE DISTRIBUCIÓN

DEPENDENCIA

No. de copias

CLIENTE Financiera de Desarrollo Nacional (FDN)	1
Centro de Documentación del Proyecto	1

ÍNDICE DE MODIFICACIONES

Revisión del documento	Sección modificada	Fecha de modificación	Observaciones
0	-	02-03-2018	Versión original

ESTADO DE REVISIÓN Y APROBACIÓN

Contrato:		ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ			
Título Documento:		DOCUMENTO DE RECOMENDACIONES CIUDADANAS			
Documento No. :		ETPLMB-ET20-L01-ITE-N-0008_R0			
A P R O B A C I Ó N	Número de revisión		0		
	Ingeniero ejecutor	Nombre	Y. Ruiz		
		Firma			
		Fecha	02-03-2018		
	Vo. Bo Director de Departamento	Nombre	Y. Ruiz		
		Firma			
		Fecha	02-03-2018		
	Vo. Bo Director de División	Nombre	A. Amaya		
		Firma			
		Fecha	02-03-2018		
	Vo. Bo Coordinador del Proyecto	Nombre	F. Sánchez		
		Firma			
		Fecha	02-03-2018		
	Vo. Bo Director del Proyecto	Nombre	H. Abjean		
		Firma			
Fecha		02-03-2018			

TABLA DE CONTENIDO

	PÁG.
1 INTRODUCCIÓN	1
2 OBJETIVOS	2
2.1 OBJETIVO GENERAL	2
2.1.1 Objetivos específicos	2
3 DESARROLLO METODOLÓGICO DE LOS COMITÉS	3
3.1 ACTIVIDADES DESARROLLADAS DURANTE LA REUNIÓN CON LOS COMITÉS	3
4 RECOMENDACIONES GENERALES Y ESPECÍFICAS	5
4.1 RECOMENDACIONES GENERALES PARA TODA LA LÍNEA	5
4.1.1 Urbanismo y paisajismo	5
4.1.2 Ambiental	5
4.1.3 Social	5
4.2 RECOMENDACIONES PARTICULARES DE ACUERDO A LOS TRAMOS DEL TRAZADO	6
5 RECOMENDACIONES POR ESTACIONES	16
5.1 Estación Portal Américas	16
5.2 Estación Carrera 80	17
5.3 Estación Calle 42 sur	18
5.4 Estación Kennedy	18
5.5 Estación Av. Boyacá	19
5.6 Estación Av. 68	20
5.7 Estación Av. Carrera 50	21
5.8 Estación NQS	21
5.9 Estación Nariño (Calle 1 con carrera 24)	22
5.10 Estación Calle 1	23
5.11 Estación Calle 10	24
5.12 Estación Calle 26	25
5.13 Estación Calle 45	26
5.14 Estación Calle 63	27
5.15 Estación Calle 72	28

6	RECOMENDACIONES DE IDENTIDAD, ESPACIOS PUBLICOS REPRESENTATIVOS DEL PROYECTO	30
6.1	Denominación de las estaciones toponimia	30
6.1.1	Criterios.....	30
6.2	Análisis de inclusión de recomendaciones del estudio anterior.	32
7	RECOMENDACIONES EN TORNO A NUEVOS ESPACIO PÚBLICO REPRESENTATIVOS DEL PROYECTO	35
8	RECOMENDACIONES APROBADAS POR LA EMPRESA METRO DE BOGOTÁ.....	36
9	CONCLUSIONES	40
10	ANEXOS	41

LISTA DE TABLAS

	PÁG.
Tabla 3.1 Cronograma de comités de participación zonal.....	4
Tabla 4.1 Recomendaciones zona 1, comité 1	7
Tabla 4.2 Recomendaciones zona 2, comité 2	8
Tabla 4.3 Recomendaciones zona 3, Comité 3	9
Tabla 4.4 Recomendaciones zona 4, comité 4	10
Tabla 4.5 Recomendaciones zona 5, comité 5	12
Tabla 4.6 Recomendaciones zona 6, comité 6	13
Tabla 4.7 Recomendaciones zona 6, comité 7	14
Tabla 4.8 Recomendaciones ciudadanas, comité 8	15
Tabla 6.1 Nombres postulados por los comités para las estaciones.....	31
Tabla 6.2 Complemento recomendaciones Consorcio L1. Estudio anterior.....	33

LISTA DE FIGURAS

	PÁG.
Figura 3.1 Cartografía e imágenes empleadas	3
Figura 3.2 Porcentaje de asistencia segundo encuentro Comités de Participación Zonal.....	4
Figura 5.1 Estación Portal Américas	17
Figura 5.2 Estación Villablanca	17
Figura 5.3 Estación Portal Palenque.....	18
Figura 5.4 Estación Kennedy	19
Figura 5.5 Estación Boyacá	20
Figura 5.6 Estación Avenida 68	20
Figura 5.7 Estación Carrera 50	21
Figura 5.8 Estación NQS.....	22
Figura 5.9 Estación Nariño.....	23
Figura 5.10 Estación Hospitales.....	24
Figura 5.11 Estación Calle 10	25
Figura 5.12 Estación Calle 26	26
Figura 5.13 Estación Calle 45	27
Figura 5.14 Estación Calle 63	28
Figura 5.15 Estación Calle 72	29

LISTA DE FOTOGRAFÍAS

	PÁG.
Fotografía 4.1 Socialización al interior del Consultor con las diferentes áreas	6
Fotografía 8.1 Aproximación_ Iluminación separador	36
Fotografía 8.2 Aproximación zonas Av. Caracas entre Calle 13-22 y Av Boyacá con Av. Primero de Mayo.....	37
Fotografía 8.3 Aproximación uso de las pilas o columnas.....	37
Fotografía 8.4 Aproximación acceso para personas en condición de discapacidad	38
Fotografía 8.5 Aproximación parque biosaludables seprador del viaducto	38
Fotografía 8.6 Aproximación cicloparqueaderos en las estaciones.....	39

LISTA DE ANEXOS

	PÁG.
Anexo 10.1 Matriz de recomendaciones ciudadanas por zona y por estación.....	42
Anexo 10.2 Cartografía recomendaciones ciudadanas	43
Anexo 10.3 Acta de reunión mesa de trabajo integral urbanismo	44
Anexo 10.4 Acta de reunión mesa de trabajo integral coordinación del proyecto	45
Anexo 10.5 Presentación reunión de avance	46
Anexo 10.6 Presentación tercer encuentro CPZ.....	47

1 INTRODUCCIÓN

Este documento presenta las recomendaciones ciudadanas obtenidas en el marco de los espacios de participación de la ET-20: Estudio Social de la Estructuración Técnica de la Primera línea del Metro de Bogotá, reuniones de inicio, avance y comités de participación.

De igual manera para las recomendaciones de identidad se revisó la información del documento de "RECOMENDACIONES DE LINEAMIENTOS DE DISEÑO PARA PROYECTO DESDE EL COMPONENTE SOCIAL" elaboradas por el Instituto de Desarrollo Urbano IDU. Las cuales están enfocadas a la inclusión de elementos identitarios en la arquitectura y paisajismo de las estaciones.

Los espacios de participación se desarrollaron mediante los ocho comités de participación zonal los cuales se conformaron de manera inicial con la inscripción en el marco de las reuniones de inicio y con la inscripción permanente a través de la línea de atención. El trazado se divide en seis zonas la de mayor longitud es la zona seis que se desarrolla desde la calle 26 a la calle 72 sobre la Av. Caracas, por lo tanto esta última se dividió de acuerdo con sus características homogéneas en dos la primera desde la calle 28 hasta la calle 52 y la segunda desde la calle 53 hasta calle 72, el octavo comité corresponde al conformado por los comerciantes localizados a lo largo del corredor.

Los principios para la obtención de la información así como la metodología se orientan desde la inclusión, participación, el reconocimiento de los saberes locales, las necesidades y particularidades de las seis zonas en las que se divide el trazado.

En este documento se presentan las metodologías y resultados de los procesos adelantados para la consolidación de las recomendaciones ciudadanas desde las generales realizada al Proyecto, como las específicas de las zonas en temas como urbanismo, ambiental con el componente forestal, social y de identidad.

Las recomendaciones realizadas por los ciudadanos que conforman los ocho comités de participación zonal, como lo establece la ET-20 fueron evaluadas desde las diferentes áreas de la consultoría, desde el área técnica, ambiental, de urbanismo y social. Resultado de la revisión de las consideraciones, las implicaciones, requerimientos y otros aspectos para su viabilidad e inclusión en los diseños se descartaron y aprobaron las mismas, posterior a este proceso realizado al interior del Consorcio METRO BOG se adelantó la socialización con los profesionales del área social, ambiental y técnica de la Empresa Metro de Bogotá, S.A., para finalmente contar con la aprobación de la gerencia de la Empresa Metro de Bogotá.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Presentar los enfoques, estrategias, metodologías y resultados empleados para la identificación de las recomendaciones ciudadanas, así como la valoración realizada para cada una de las recomendaciones frente a la viabilidad de su inclusión en los criterios de diseño de la primera línea de metro de Bogotá.

2.1.1 Objetivos específicos

- Dar a conocer las metodologías y estrategias empleadas en los procesos, para la identificación de las recomendaciones ciudadanas en torno al espacio público y al separador del viaducto.
- Actualizar del documento de recomendaciones de identidad realizadas en el marco de los estudios del Consorcio L1 para la PLMB.
- Consolidar por cada una de las zonas las características de diseño recomendadas por los ciudadanos.
- Presentar los resultados de la revisión interdisciplinar (componente urbano, técnico, social y ambiental) de las recomendaciones generales, de identidad y espacios públicos representativos del proyecto, realizadas por los comités de participación zonal.
- Presentar el resultado final de las recomendaciones viables para su inclusión en los diseños urbanísticos.

3 DESARROLLO METODOLÓGICO DE LOS COMITÉS

Las recomendaciones ciudadanas frente al uso del separador del viaducto y del espacio público aledaño a la primera línea de Metro de Bogotá fueron identificadas en el segundo encuentro con los Comités de Participación Zonal, el cual se llevó a cabo desde el 14 hasta el 18 de julio de 2017.

El segundo encuentro con los Comités de Participación Zonal se abordó en tres bloques: (i) Introducción, (ii) Nombres de estaciones- toponimia, (iii) Taller de espacio público, en este último se planteó como generar un espacio de comunicación e integración con los ciudadanos y el componente de urbanismo de la estructuración técnica de la primera línea del Metro. Mediante una metodología dinámica y pedagógica que buscó conocer, profundizar y analizar las propuestas de diseño de los separadores del viaducto presentadas por los asistentes a los comités.

3.1 ACTIVIDADES DESARROLLADAS DURANTE LA REUNIÓN CON LOS COMITÉS

Se presentó en formato Power point la cartilla de espacio público (mobiliario y perfiles viales) aprobada por la Secretaria Distrital de Planeación, así como imágenes de desarrollos urbanísticos en proyectos similares a nivel internacional lo anterior con el objetivo de promover en los asistentes la concepción de nuevos espacio y abrir una puerta a la imaginación que dé como resultado espacios o lugares que permitan dar solución a necesidades, así como generar apropiación y sentido de pertenencia como resultado de participación y vinculación temprana en el proceso.

Posteriormente se trabajó directamente sobre planos del trazado que contenían el perfil vial, la ubicación de las pilas, ciclo ruta y la localización de las estaciones sobre el viaducto. Para realizar el trabajo con más de una dimensión se utilizaron fotografías de Google Earth en perspectiva que permitieron dibujar sobre las áreas en otra dimensión y no solo en planta. En la Figura 3.1 se observa la imagen en planta para una de las zonas y la fotografía.

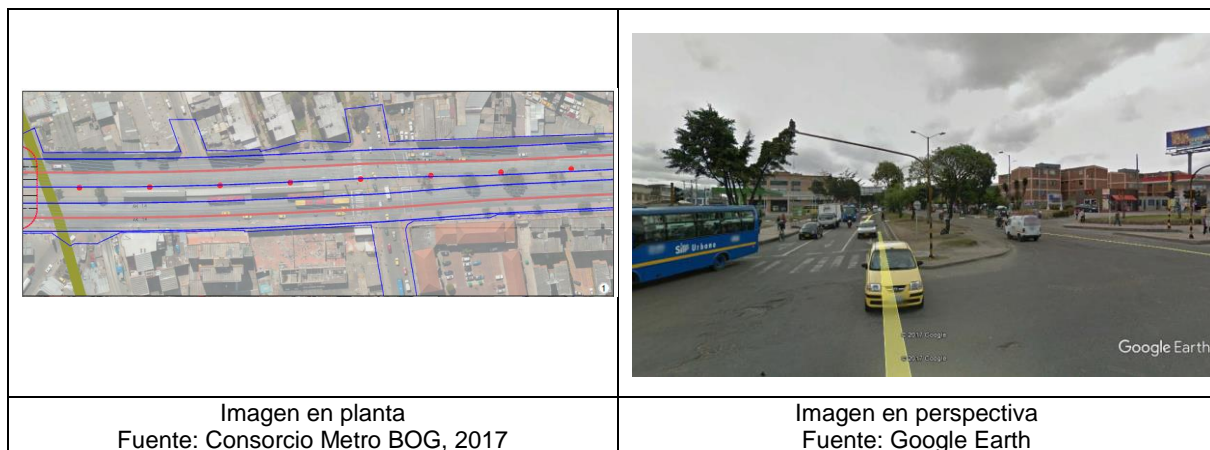


Figura 3.1 Cartografía e imágenes empleadas

En la Tabla 3.1 se presenta el cronograma bajo el cual se desarrollaron las reuniones con los comités en los que se presentaron las recomendaciones por parte de los ciudadanos para el separador y otras áreas de espacio público.

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Tabla 3.1 Cronograma de comités de participación zonal

	Comité 1	Comité 2	Comité 3	Comité 4	Comité 5	Comité 6	Comité 7	Comité 8
Fecha	Viernes 14	Jueves 13	Viernes 14	Miércoles 19	Martes 18	Lunes 17	Jueves 17	Martes 18
Hora	3:00 pm.	3:00 pm.	09:00 a.m.	3:00 pm.	3:00 pm.	3:00 pm.	09:00 a.m.	09:00 a.m.
Lugar	Salón comunal el triunfo. Carrera 94 No. 42G-59sur	Conjunto residencial torres de San Agustín. Calle 3 sur No. 70-84	Salón Tejar. Carrera 52C-26-26 sur	Salón comunal Eduardo Santos. Calle 4 A bis # 18b 30	Campo David. Calle 5 No. 12-25	Universidad Cooperativa	Universidad Cooperativa	Centro Comercial Gran San Carrera 10 No. 9-37 Salón de comerciantes
Asistentes	34	30	65	53	6	11	16	5

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017

Las reuniones se realizaron durante 5 días y se contó con la asistencia de 220 personas, en la Tabla 3.1 se presenta la asistencia por comité, identificando que el de mayor número corresponde al comité 3 el cual cuenta con una fuerte organización social en el barrio el Tejar y el comité 4 que corresponde a la zona comercial de venta de repuestos de la calle 1.

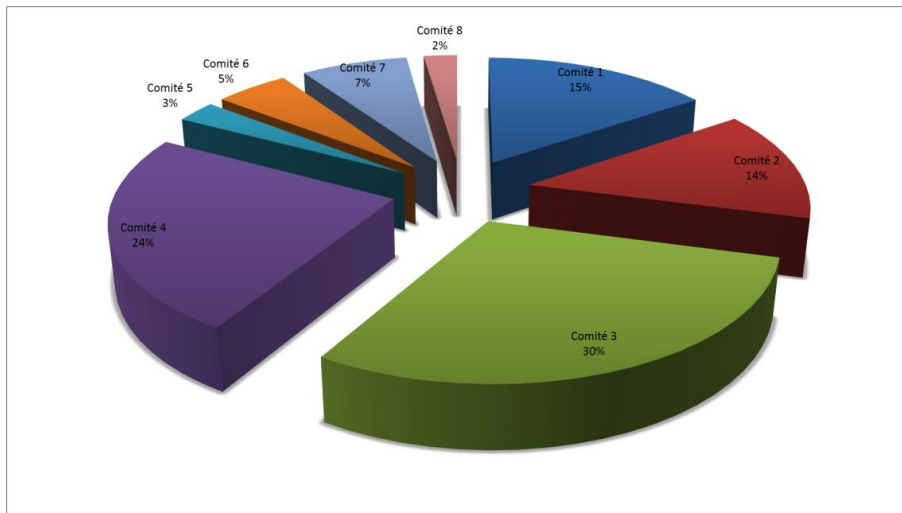


Figura 3.2 Porcentaje de asistencia segundo encuentro Comités de Participación Zonal.

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017

4 RECOMENDACIONES GENERALES Y ESPECÍFICAS

4.1 RECOMENDACIONES GENERALES PARA TODA LA LÍNEA

Las recomendaciones generales para toda la línea son el resultado de las actividades realizadas en los talleres ciudadanos, como se mencionó cada uno de los comités de acuerdo con las particularidades y dinámicas de los sectores plantearon y plasmaron recomendaciones desde cada uno de los componentes (Urbano, Ambiental y Social).

La consolidación e identificación se realizó a partir de establecer las recomendaciones recurrentes y que se repetían en varias zonas, con estas recomendaciones se elaboró una matriz general, en las que se clasifican por tipo: Urbano, Ambiental, Social, las relacionadas con identidad se presentan en el numeral 5.

4.1.1 Urbanismo y paisajismo

- En la mayoría de las zonas consideran que las bancas pueden ser un foco de permanencia de habitante de calle.
- Definir qué pasará con los puentes peatonales que serán afectados.
- Manejo de redes de luz y televisión por cable. Redes aéreas.
- Manejo de redes de gas.
- Iluminación en las pilas y la zona del separador.
- Zonas de parqueo en el separador del viaducto para las zonas de comerciantes.
- Rejas en las zonas del centro de la ciudad y zonas de discotecas de la Av. Primero de Mayo.
- Acceso al sistema para personas en condición de discapacidad.
- Ciclo parqueaderos en las estaciones o separador.

4.1.2 Ambiental

- No perder las áreas verdes en la zona de portal.
- Prefieren jardín y zonas verdes, no árboles debido a que los habitantes de calle guardan armas y sustancias psicoactivas.
- En zonas verdes con especies con espinas que no permitan la permanencia de personas.

4.1.3 Social

- Seguridad en el separador (privada y pública).
- Recreación en zonas verdes.
- Préstamo de bicicletas a lo largo del corredor del Metro.
- Disminución de impuestos para comerciantes durante la etapa de construcción.
- Ubicación de parques bio saludables en el separador.

De acuerdo con lo establecido en la ET-20 se adelantó el proceso de evaluación interdisciplinaria con las diferentes áreas del Consultor, la cartografía al igual que la matriz fue presentada al área de urbanismo y a la coordinación del proyecto.



Departamento de Urbanismo



Departamento de Urbanismo

Fotografía 4.1 Socialización al interior del Consultor con las diferentes áreas

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Se adelantaron las mesas de trabajo integral para presentar las recomendaciones ciudadanas las cuales fueron revisadas y evaluadas con el fin de determinar su viabilidad y posibilidad de inclusión en el diseño. Estas mesas de trabajo integral fueron realizadas el 5 de junio de 2017, con el área de urbanismo y el 23 de junio de 2017 con la coordinación del proyecto. Ver Anexo 10.3 Anexo 10.4

Las conclusiones de estas reuniones hacen parte del presente documento, así mismo su incidencia se trasladó a los diferentes componentes del estudio, como urbanismo en la definición del mobiliario en algunos sectores, paisajismo mediante las recomendaciones relacionadas en algunas zonas con la siembra de especies arbóreas o zonas de separador sin árboles o zonas verdes, y en la infraestructura social inciden las recomendaciones de los ciudadanos en la ubicación de parques biosaludables, ciclo parqueaderos, adaptación para personas en condición de discapacidad e iluminación para mejorar las condiciones de seguridad.

Los resultados de la socialización con la Empresa Metro de Bogotá S.A. se presentan en el numeral 7 del presente documento y se resalta que fueron presentadas a la ciudadanía en la reunión de avance de forma oficial.


4.2 RECOMENDACIONES PARTICULARES DE ACUERDO A LOS TRAMOS DEL TRAZADO

Dando cumplimiento a lo requerido en la ET-20 en lo relacionado con las recomendaciones ciudadanas a continuación se presentan por cada una de las zonas y de acuerdo con las tipologías Urbano, ambiental y social, las recomendaciones de los ciudadanos.

Es importante resaltar que varias de las solicitudes y recomendaciones relacionadas con el espacio público se encuentran fuera del área o alcance del proyecto, por tal razón fueron descartadas. Algunas de estas están relacionadas con la adecuación de parques.

En la Tabla 4.1 se presentan las recomendaciones presentadas por los ciudadanos que conforman los ocho Comités de Participación Zonal.


Tabla 4.1 Recomendaciones zona 1, comité 1

Tipología	Zona 1: Cabecera Portal Américas Río Bogotá –Carrera 79	Registro fotográfico
Urbano	<ul style="list-style-type: none"> • Iluminación • Arborización a lo largo del canal el Tintal • Parque biosaludables para la comunidad. • Parque ecológico Carrera 96 • Bici parqueaderos • Jardines verticales • Zonas de parqueadero para los clientes de los locales. 	
Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> • Algunas personas mencionan que no quieren que se canalice el cuerpo de agua. 	
Social	<ul style="list-style-type: none"> • Cámaras de seguridad y CAI para seguridad en las zonas bajas • Zonas de ventas ambulantes (casetas) en la carrera 93D Comercio organizado. • Reubicar a los vendedores ambulantes en la Av. Cali. 	
Recomendaciones por Estación 1. Portal Américas 2. Villablanca (Carrera 80)	<ul style="list-style-type: none"> • Bici parqueaderos • Baños públicos 	

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017.

De la zona uno es importante resaltar algunas características de los residentes, en el área más próxima al Portal de la Américas en el costado noroccidental los barrios Tintalito y Dindalito corresponde a familias y organizaciones que realizan actividades económicas asociadas al reciclaje, de acuerdo con los residentes estas zonas presentan altos índices de inseguridad y presencia de vendedores ambulantes sobre la Av. Ciudad de Cali. En los costados norte y sur de la AV. Villavicencio se encuentra una zona de comercio específico de venta de materiales de construcción y venta de cocinas integrales, por la actividad realizada hacen uso permanente de un carril sobre la vía como zonas de cargue y descargue.

Tabla 4.2 Recomendaciones zona 2, comité 2

Tipología	Zona 2: Kennedy	Registro fotográfico
	Carrera 79 –Carrera 69 B	
Urbano	<ul style="list-style-type: none"> • Corredor peatonal hacia el centro comercial Plaza de las Américas. • Zonas de andenes con arborización, bancas, jardines e iluminación. • En el separador del viaducto talleres para mantenimiento de bicicletas. (Revisar con metro) Sobre la misma zona prever puntos de recargas del SITP. • Ciclo parqueaderos antes de la estación de Kennedy. • Ciclo ruta debajo del viaducto acompañado de zonas verdes. • Plazoleta Camilo Torres Integrar con bancas y vegetación. • Biblioteca pública Diagonal 36 bis. • Parque en la calle 35c sur un parque con enfoque en actividades para el deporte con gimnasios y canchas. • En la zona de bares y discotecas existan barreras para evitar el cruce de la primera de mayo por paso de personas en estado de embriagues. • Zonas de predios que requieran ser demolidos ubicar un CAI. 	
Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> • Jardines verticales en los pilares del viaducto. 	
Social	<ul style="list-style-type: none"> • Murales en los pilares. • Publicidad en los pilares con estructuras hechas por Metro y que se puedan arrendar. • En el hospital de Kennedy en el cruce semaforizado existan módulos de ventas. • Rampas para personas en condición de discapacidad. • Un CAI al lado del hospital de Kennedy. • Áreas para bici taxis del distrito. 	
Recomendaciones Estaciones 3. Palenque (Carrera 42sur) 4. Kennedy (Av.1 de Mayo -Calle 39c)	<ul style="list-style-type: none"> • Estaciones para personas con discapacidad. • Fácil acceso al centro comercial desde el metro. • Bici parqueaderos en la estación. 	



ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Tipología	Zona 2: Kennedy	Registro fotográfico
	Carrera 79 –Carrera 69 B	
5.Avenida Boyacá	<ul style="list-style-type: none"> Fácil accesibilidad a las 	

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017.

En la zona 2 existen varios grupos de acuerdo con las características del corredor, se encuentran los comerciantes cercanos al hospital, los residentes del sector de Plaza de las Américas y los propietarios de establecimientos como bares y residencias en el sector cercano al centro comercial Plaza de las Américas con población LGTBI. Debido a las características anteriores las recomendaciones están orientadas a temas de discapacidad, accesibilidad, seguridad y espacios para la convivencia.

Tabla 4.3 Recomendaciones zona 3, Comité 3

Tipología	Zona 3: Puente Aranda Carrera 69 B –Av. NQS Cl. 8 Sur	Registro fotográfico
Urbano	<ul style="list-style-type: none"> Iluminación en el separador del viaducto. No están con la instalación de sillas en el separador del viaducto. Zonas de parqueadero bajo en viaducto para los clientes de los locales. Más espacio público para peatones y no de comerciantes. Zona de la NQS bastante Iluminación. Zonas diseñadas para personas en condición de discapacidad visual para acceso a la estación. (Plazoleta frente al almacén éxito de ciudad montes). 	
Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> Jardines verticales en las pilas. No implantar árboles, sin embargo donde se pongan árboles se usen protectores con sillas y zonas verdes. Aprovechar la conexión de las zonas verdes y hacer diseños de parques. 	
Social	<ul style="list-style-type: none"> Módulos de ventas en algunos puntos. Publicidad en los pilares con estructuras hechas por Metro y que se puedan arrendar. Fortalecer dinámicas culturales, fotografías, foto museo. Murales en los pilares. 	


ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Tipología	Zona 3: Puente Aranda Carrera 69 B –Av. NQS Cl. 8 Sur	Registro fotográfico
Identidad	<ul style="list-style-type: none"> Se identifican con el tejero debido a que aún se mantienen los hijos de los fundadores y fue un barrio de autoconstrucción. Quieren hacer una exposición fotográfica. 	
Recomendaciones Estaciones	<ul style="list-style-type: none"> No zonas muertas en el separador de las estaciones, quieren que se ubique un café zonas comerciales. 	
6.Avenida 68 7.Carrera 50 8.Avenida Norte Quito Sur NQS	<ul style="list-style-type: none"> En la estación del Rosario en la zona baja de la estación crear zonas de parqueaderos y sectores comerciales. 	

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017.

En la zona 3 se evidenció el alto sentido de pertenencia de la comunidad del barrio El Tejar debido a que este fue construido en un proceso de autoconstrucción, varios de sus habitantes aún son residentes o sus hijos y nietos, adicionalmente participaron de la construcción de infraestructura comunitaria como el colegio Luis Vargas Tejada.

Tabla 4.4 Recomendaciones zona 4, comité 4

Tipología	Zona 4: Antonio Nariño Av. NQS con Cl. 8 S – Av. Caracas con Cl. 2	Registro fotográfico
Urbano	<ul style="list-style-type: none"> Iluminación en el separador del viaducto. Prestación de servicios en el separador del viaducto. En los paraderos del SITP exista mobiliario de paraderos. Los comerciantes de la calle 1 solicitan parqueaderos en el separador del viaducto. Parque de la Carrera 24 costado Sur se reorganice y mejore ya que está siendo usado por habitantes de calle. En el tramo de la Av. Caracas existan rejas en la zona baja del viaducto para impedir el paso de costado a costado. Generación de más cruces peatonales en la Av. Caracas. 	

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ


Tipología	Zona 4: Antonio Nariño Av. NQS con Cl. 8 S – Av. Caracas con Cl. 2	Registro fotográfico
	<ul style="list-style-type: none"> Tener en cuenta el proyecto de "Ciudad Hospital asignado para el sector" 	
Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> Jardines verticales en los pilares. Zonas verdes sin sillas en el separador del viaducto. Jardineras pequeñas en los andenes con siembra de Eugenia. 	
Social	<ul style="list-style-type: none"> Puntos de vigilancia, (CAI) Murales en los pilares. 	
Recomendaciones por estaciones 9. Nariño (Carrera 24) 10. Hospitales (Av. Caracas con Calle 1)	<ul style="list-style-type: none"> Las estaciones quedan lejos de los hospitales se genera conglomeración de personas saturando el funcionamiento de los hospitales y el ingreso a la estación. La estación hospitales, posee características de diseño espacial para accesibilidad teniendo en cuenta que llegan varias personas vulnerables a los hospitales. En la Fragua hay un alto sentido de arraigo por procesos de autoconstrucción y trabajo colaborativo en la construcción y estas familias se mantienen en la zona. Se reconocen como centro educativo del sector. 	

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017.

La zona 4 corresponde al sector de Ciudad Montes, la Fragua, Santa Isabel y la Calle 1 donde se localiza el comercio especializado de venta de repuestos, las necesidades e intereses de estas comunidades son específicos y asociados a las características de sus dinámicas, relacionadas específicamente con:

- En el sector de la NQS se encuentra INCI institución que atiende a la población en condición de discapacidad visual.
- Sobre la calle 8 se encuentra un sector residencial que ha manifestado su preocupación por el ancho de la vía frente a las necesidades del Proyecto.
- Los comerciantes de la calle 1, debido a las características de los productos comercializados el parqueo de vehículos sobre el corredor es permanente y en las boca calles se ha instalado otro tipo de actividad económica asociada como lo son los talleres de mecánica.

Tabla 4.5 Recomendaciones zona 5, comité 5

Tipología	Zona 5: Centro Histórico Av. Caracas con Cl. 2 –Cl. 28	Registro fotográfico
<p align="center">Urbano</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iluminación en el separador del viaducto desde las pilas y el piso. • Mejoramiento del espacio público en los cruces semaforizados. 	
	<ul style="list-style-type: none"> • La comunidad solicita rejas con decorados similares a la ornamentación, murales intercalados para exposiciones en el separador del viaducto de pila a pila creados con materiales reciclados para evitar el robo de los mismos. • Intervención para el Parque Tercer Milenio debido a la cantidad de habitantes de calle que existen habitando el parque. 	
	<ul style="list-style-type: none"> • La comunidad solicita un parqueadero funcional para San Victorino. 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Se solicita la no instalación de bancas en el separador del viaducto. • Mejoramiento en espacio público en la plaza del voto Nacional. 	
<p align="center">Ambiental</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No plantar árboles en el separador del viaducto. 	
<p align="center">Social</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto para embellecimiento de fachadas. • Instalación de alarmas de seguridad. • La comunidad propone que existan puntos de vigilancia, (CAI) Murales en los pilares. 	
<p>Recomendaciones por estaciones</p> <p>11. Calle 10</p> <p>12. Calle 26</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No se presentaron. 	

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017.

En la zona 5 existen cuatro sectores muy marcados:

- La zona de hospitales San Juan de Dios, Centro Dermatológico Federico Lleras y HOMI.
- El residencial con agrupaciones de vivienda como Diana Carolina, Campo David y Hans Drews Arango.


ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

- El sector comercial de San Victorino y el sector entre la calle 13 y 26 que presenta abandono y ocupación de habitante de calle y zonas de prostitución venta de sustancias psicoactivas y un comercio muy específico de venta de productos plásticos.

En estas últimas zonas la recomendación de los ciudadanos es un cambio y renovación de la Av. Caracas.

Como resultado de las reuniones realizadas con la Dirección de Diversidad Sexual se sugiere mejorar el espacio público e iluminación de las bocalles que se encuentran entre la calle 19 a 22 costado occidental, menciona que intervenciones de este nivel pueden cambiar significativamente el entorno y convertirlo en un lugar más seguro.

Tabla 4.6 Recomendaciones zona 6, comité 6

Tipología	Zona 6: Teusaquillo -Centro Internacional Cl. 28 –Cl. 52	Registro fotográfico
Urbano	<ul style="list-style-type: none"> • Iluminación en el separador del viaducto. • Sobre la zona de la Av. Caracas hay universidades por lo cual se deben generar ejes urbanos de conexión peatonal. • Los habitantes proponen un eje lineal de puntos de café y lectura estructurado según la historia del sector. • Los habitantes proponen realizar trabajo de urbanismo con las universidades del sector. 	
Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> • Jardines verticales en los pilares. • Zonas verdes con especies (ortiga y con espinas) con nombres de las especies. 	
Social	<ul style="list-style-type: none"> • Murales en los pilares. • En el separador del viaducto zona de cafés venta de libros. 	
Identidad	<ul style="list-style-type: none"> • Sectores que se identifican con el patrimonio. 	
Recomendaciones por estaciones 13. Calle 45	<ul style="list-style-type: none"> • No se presentaron. 	

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017.

En esta zona CORPATRIMONIO se destaca por su participación, esta organización a través de sus diferentes intervenciones en los comités y otros espacio de participación como reuniones con la Dirección de Patrimonio de Planeación Distrital ha demostrado su interés por la conservación de sectores que albergan Bienes de Interés Cultural- BIC, parte de este interés se ha reflejado en la interacción de las futuras estaciones con los BIC que se encuentran sobre el corredor de la Av.

Caracas. Otro aspecto en el que han hecho énfasis es en la presencia de los corredores de conexión con las universidades y los posibles usos de los separadores para espacios orientados al aprovechamiento de esta población.

Tabla 4.7 Recomendaciones zona 6, comité 7

Tipología	Zona 6: Teusaquillo -Centro Internacional	Registro fotográfico
	Cl. 53 –Cl. 76	
Urbano	<ul style="list-style-type: none"> • Iluminación en el separador del viaducto. • No instalar bancas en el separador del viaducto. • Plazas de café y puntos de lectura en el separador del viaducto. 	
Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> • Jardines verticales en los pilares. • Materas en la zona de las flores, para realizar un trabajo colaborativo de plantación y cuidado de las especies. 	
Social	<ul style="list-style-type: none"> • Sistemas de vigilancia. • Correctivos para vendedores ambulantes e infractores. • Murales en los pilares. • Publicidad en los pilares con estructuras hechas por Metro y que se puedan arrendar. 	
Recomendaciones por estaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Estaciones de la 72 y 76 se tenga en cuenta el número de peatones, para que sean estaciones con mayor capacidad. 	
14. Calle 63 15. Calle 72		

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017.

En la última parte de la zona 6 existen tres sectores muy importantes el comercio de productos para mascotas, las instituciones educativas, las compraventas y uno muy específico que corresponde al sector de las flores. Las recomendaciones y aspectos evidenciados sugieren que el comercio o los compradores hacen mayor uso del servicio público de transporte, sugieren un mayor espacio público y una renovación de la Av. Caracas.

Tabla 4.8 Recomendaciones ciudadanas, comité 8

Tipología	Comité de Comerciantes e industriales	Registro fotográfico
<p align="center">Urbano</p>	<p>Crear Zonas de parqueo en el separador del viaducto en los puntos de venta de cerámicas en la Av. Villavicencio, muebles de la Av1 de Mayo y los almacenes de repuestos de la Calle 1.</p>	

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017.

En cuanto a los comerciantes no se realizaron recomendaciones específicas asociadas al espacio público o a las estaciones, en cada uno de los sectores la solicitud reiterada fue la ubicación de zonas de parqueo para clientes. Esta recomendación no se consideró viable técnicamente.

5 RECOMENDACIONES POR ESTACIONES

Las recomendaciones presentadas para cada una de las estaciones son el resultado del trabajo de campo y los resultados de los comités ciudadanos de participación zonal, así como el reconocimiento y apropiación de la información secundaria revisada para la elaboración del capítulo de caracterización.

Estas recomendaciones están enfocadas a brindar un contexto frente la implantación, así como las necesidades del sector, interés y en algunos casos sugieren la vocación de las estaciones.

Los nombres que se relacionan a continuación corresponden a los empleados en la estructuración técnica, no son los definitivos para las estaciones, no obstante resultan un marco de referencia para el actual proceso. Como se mencionó, se está adelantado un proceso para la asignación de los nombres de cada una de las estaciones de manera coordinada con el IDPAC.

5.1 ESTACIÓN PORTAL AMÉRICAS

La estación del Portal Américas se localiza entre el barrio Las Margaritas y Dindalito, en el costado norte de la Calle 43 sur, este sector concentra gran parte de la población de la ciudad debido a grandes desarrollos urbanísticos y de acuerdo con información de la Secretaria de Integración Social se tienen previstos nuevos desarrollos de gran dimensión. Este sector es predominantemente residencial, es un sector dormitorio de la ciudad, no obstante cuenta con sectores comerciales que atienden la demanda de la población residente, debido a la magnitud de la población allí se concentra un importante nodo de servicios, cuenta con un Supercade Américas y centros comerciales.

En cuanto al transporte de acuerdo con lo mencionado por los ciudadanos en los espacios de participación las rutas al igual que el número de buses son insuficientes, llegar al portal puede tomar entre 30 a 40 minutos, si bien el portal Américas de Transmilenio es una infraestructura que puede atender de manera masiva las necesidades de movilidad, llegar a esta demanda mayores costo y tiempo. Otro medio de transporte (informal) empleado por los residentes del sector son los bici taxis, estos prestan un servicio de distancias cortas. Al costado oriental de la Av. Ciudad de Cali se ubica una EPS Salud Total Virrey Solís. Al ubicarse sobre la Av. Ciudad de Cali también presenta un flujo constante de vehículos.

Con respecto a la ocupación del espacio público por parte de vendedores ambulantes, el sector de la Av. Ciudad de Cali en el costado nor occidental se presentan varios vendedores sobre este andén, haciendo complejo el tránsito por el mismo.

De acuerdo con las características y condiciones mencionadas la estación del Portal de las Américas tendrá un flujo considerable de población residente en el sector. La población o el entono comercial no es muy fuerte, por lo cual la vocación de la estación deberá atender necesidades de las personas que se desplazan a sus trabajos y posteriormente a sus viviendas, estos servicios pueden estar relacionados con guarderías, zonas bancarias y tiendas especializadas. Una de las recomendaciones es la implementación de bici parqueaderos en las estaciones.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



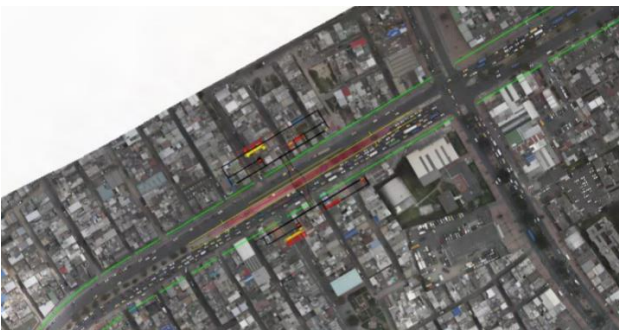
Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.1 Estación Portal Américas

5.2 ESTACIÓN CARRERA 80

La Estación Villablanca está ubicada en los Barrios Villa Nelly y Casablanca, en la intersección de la Av. Villavicencio y la Cra. 80, este sector está enfocado en el comercio de materiales para construcción, como pisos cerámicos y cocinas integrales, en el costado sur occidental de la Carrera 80 se encuentra un sector reconocido de venta de pinturas. En la esquina sur occidental está ubicado el Centro de Desarrollo Comunitario-CDC de Kennedy en el que se prestan diferentes servicios a la comunidad, como el jardín infantil.

Debido a la actividad económica desarrollada el tema de cargue y descargue sobre la Av. Villavicencio es recurrente, así como el parqueo de vehículos para la compra de diferentes productos. Por lo cual es posible que esta estación pueda tener un uso comercial y de demanda de servicios bancarios, así como medio de transporte para aquellos que realizan compras como de elementos de fácil transporte (baldes o pequeñas canecas). Teniendo en cuenta que el sector es comercial se pueden atender necesidades de la población que hará uso de la estación como zonas bancarias y de comidas.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.2 Estación Villablanca

5.3 ESTACIÓN CALLE 42 SUR

La Estación Palenque es la primera que se ubica sobre la Av. de Mayo en la calle 41 g a 41 b, se encuentra en un punto de convergencia vial, ya que por allí transitan los vehículos que vienen de Soacha y Bosa, para dirigirse al oriente y centro de la ciudad. Esta zona hace parte de la localidad de Kennedy, el sector es mixto comercial mayoritariamente sobre las viviendas que se ubican sobre las avenidas principales y residencial en las manzanas posteriores. En las calles próximas a la estación se localizan varios centros de atención en salud como lo son la EPS, Compensar y Famisanar en los que se atienden usuarios de la localidad de Kennedy, Bosa e incluso Soacha.

La zona como tal no presenta un comercio determinado o consolidado, por lo cual las características de la estación deben orientarse a garantizar la accesibilidad de personas con movilidad reducida debido a la presencia de entidades de salud, así mismo la estación puede ofrecer servicios comerciales asociados al sector farmacéutico.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.3 Estación Portal Palenque

5.4 ESTACIÓN KENNEDY

Esta estación esta ubica sobre la Av. Primero de Mayo y al costado norte de la Av. Poporo Quimbaya, el sector tiene tres características principales, servicios de salud, droguerías, elementos hospitalarios, bancos, negocios relacionados con el sector de motos y un sector educativo representativo con instituciones como el IED La Américas y IED John F. Kennedy.

A lo largo de la Av. Primero de Mayo entre Av. Villavicencio y Av. 68, es notable la presencia de IPS y establecimientos relacionados con el sector salud, posiblemente la ubicación de este corredor permite el acceso de habitantes de distintos barrios del sur, occidente y oriente de la ciudad. Es posible que la presencia del Hospital de Kennedy y toda la dinámica que se configura a su alrededor promuevan que la infraestructura en salud se arraigue a lo largo de este importante corredor.

El sector educativo también tiene una fuerte presencia en la zona, 17 instituciones a lo largo de la Av. Primero de Mayo, 10 de carácter oficial, entre las que se destacan instituciones con más de 40 años de funcionamiento entre las que sobresalen el IED Las Américas, Nuevo Kennedy y John F Kennedy. Estos establecimientos educativos ofrecen desde preescolar a Media vocacional pero no cubren toda la demanda de la zona, por lo cual también existe una amplia oferta de colegios privados entre los que se reconocen el Colegio Santo Domingo Bilingüe e Instituto Cultural Ciudad Kennedy con más de 20 años de funcionamiento.

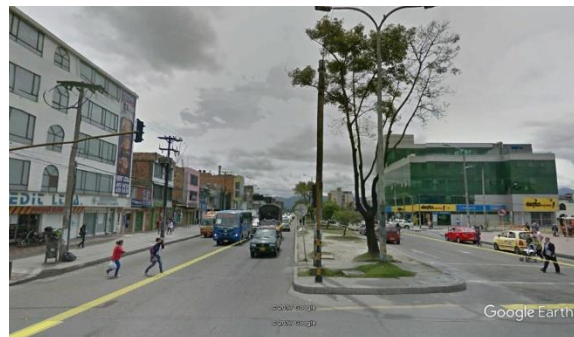
Teniendo en cuenta que existe una población escolar considerable, es importante revisar aspectos de tipo cultural para la protección y conservación de los elementos de las estaciones, así como la seguridad que debe ofrecer la misma por el paso de los menores.

En la manzana contigua hacia el oriente se ubica una de las sedes de la EPS Compensar y manzanas más adelante Salud Capital, es posible concluir que sobre la Av. Primero de Mayo se encuentran un sector dedicado a los servicios de salud importante el cual presta servicios a una de las localidades más numerosas de la capital, la posibilidad de encontrar a futuro pasajeros con movilidad reducida al igual que la estación Palenque en significativa.

Otro sector que se debe considerar es el comercial sobre la Calle 40, esta es una de las vías principales sobre las que se desarrolla el comercio de la localidad de Kennedy, el número de usuarios para esta estación puede ser considerable, por lo cual un desarrollo comercial puede ser una oportunidad para atender las necesidades de la población.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.4 Estación Kennedy

5.5 ESTACIÓN AV. BOYACÁ

Esta estación está ubicada en los barrios Carvajal y Ciudad Kennedy Central en el costado occidental de la Av. Primero de Mayo en la intersección vial con la Av. Boyacá. En esta zona se identifican varios sectores, (i) Comercial sobre la Av. de Mayo y la conexión con centro Comercial Plaza de las Américas y las zonas aledañas (zonas de bares y moteles), (ii) un gran desarrollo residencial hacia el costado noroccidental de Av. Primero de mayo, (iii) sector educativo o escolar con instituciones como el IED, OEA y la IED Kennedy y finalmente el (iv) el sector industrial de Carvajal)

En el costado sur oriental de desarrolla un comercio específico de servicios publicitarios como la prestación del servicio y la venta de los productos, en esta zona se localizan varias funerarias y asociadas al servicio se encuentran las floristerías.

De acuerdo con lo anterior, el flujo peatonal es predominante los fines de semana, los usos variados y diversos, por lo cual es una zona con alto potencial comercial.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.5 Estación Boyacá

5.6 ESTACIÓN AV. 68

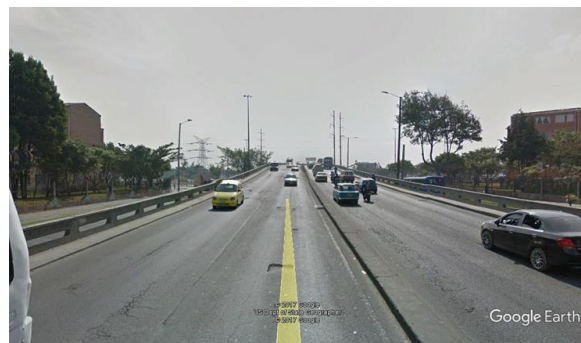
La estación se ubica sobre la Av. Primero de Mayo con Av. Carrera 68, en este sector se ubica el puente que cruza sobre la Av. 68 y a nivel se encuentra una glorieta. El sector es predominantemente residencial en el que sobresalen los conjuntos residenciales de grande torres y barrios tradicionales como El Tejar, este barrio cuenta con infraestructura muy consolidada y reconocida como el salón comunal y la iglesia ubicados al costado sor oriental de la Av. Primero de Mayo, como parte del reconocimiento historio de la comunidad hacia la infraestructura se encuentra la institución educativa Luis Vargas Tejada uno de los colegios más antiguos de la zona y el colegio Monseñor Emilio de Brigard. Se destaca la presencia de una de las sedes de la Cámara de Comercio sobre la Av. 68.

La Zona sobre la Av. de Mayo desarrolla un comercio específico como es la venta de repuestos para lavadoras y un comercio variado entre ellos los servicios bancarios venta de repuestos para motocicletas.

Los ciudadanos proponen que en esta estación se localicen zonas comerciales de comidas y cafés.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.6 Estación Avenida 68

5.7 ESTACIÓN AV. CARRERA 50

La estación está ubicada sobre la rotonda de la Av. Carrera 50, en este sector se encuentran los barrios Ciudad Montes, el Remanso, La Guaca y San Eusebio. El sector cuenta con dos zonas muy marcadas, comercial sobre la Av. Primero de Mayo y residencial en las manzanas posteriores, de acuerdo con las manifestaciones de algunos ciudadanos, los residentes no están de acuerdo con el comercio del sector, este tipo de comercio genera sobre la Av. Primero de mayo la ocupación de un carril en ambos costados de la vía debido al cargue y descargue y al parqueadero de clientes.

Como parte del sector residencial se encuentra el conjunto residencial La Guajaca y en los costados de la glorieta se encuentra diferente tipo de infraestructura como el colegio Benjamín Herrera sede B, la iglesia de Ciudad Montes y el salón comunal del barrio Ciudad Montes II.

El sector presenta un porcentaje significativo de residentes, sobre la Av. Primero de Mayo es un comercio especializado, se identifican pocos que presten otros servicios como comidas, parqueaderos u otros.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.7 Estación Carrera 50

5.8 ESTACIÓN NQS

La Estación está ubicada sobre la Av. NQS, este sector se caracteriza por la confluencia de servicios de tipo educativo como la sede del SENA de Metalmecánica, una sede de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia-UNAD, el colegio Marco Antonio Carreño sede A, el parque el Remanso y el CRAC Centro de Rehabilitación Visual Integral.

El sector del Remanso se caracteriza por la tipología de sus viviendas, casas amplias con desarrollo de dos a tres pisos, de uso residencial predominante, no obstante sobre las calles principales como la Av. Primero de Mayo se desarrolla comercio relacionado con la venta de muebles y comercio de tipo mixto lo que genera número significativo de población flotante.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.8 Estación NQS

5.9 ESTACIÓN NARIÑO (CALLE 1 CON CARRERA 24)

La estación se localiza en la Calle Primera con Carrera 24 en el costado occidental, en los barrios Eduardo Santos y la Fragueta, Este fue un sector residencial tradicional de Bogotá, pero en los últimos 10 años se convirtió en una zona comercial dedicada la venta de repuestos y autopartes para vehículos. Otro fenómeno que se dio con la aparición de este comercio son los talleres de mecánica los cuales en su gran mayoría se ubican en las bocalles, estos cambios desencadenaron en la zona la presencia de habitante de calle y con ello el malestar de los vecinos residentes del sector.

La zona tiene un carácter más residencial a la altura de la calle octava, en este tramo solo hay dos IPS y el colegio Atanasio Girardot; al parecer las condiciones socioeconómicas de este sector que es estrato cuatro, incide en que los residentes se desplacen a otros sectores para acceder a servicios en salud y educación.

El sector de la Calle Primera es un importante nodo en servicios educativos y de salud. En el barrio Eduardo Santos se ubica la manzana educativa, allí funcionan los colegios San Francisco de Asís, Eduardo Santos y el Técnico Menorah, que atienden más de 1.000 niños en sus instalaciones, por lo cual, la calle Primera es fundamental para la movilidad de los niños que estudian en estos colegios. Cerca de la manzana educativa se ubica el colegio de religiosas La Consolata que también incide en la movilidad de la zona por las rutas escolares y las niñas que se movilizan por la mañana y en la tarde. Otra infraestructura significativa en la zona es el centro único de Recepción de Niños- CURN y el Centro Proteger.

Algunos de los comerciantes ubicados actualmente en la Calle 1, provienen de la Av. Caracas y mencionan que debido a la construcción de la Troncal Caracas y los cambios de velocidad en relación a su aumento y por ende la imposibilidad de parquear de sus compradores, decidieron reubicarse sobre la Calle 1 y manifiestan su preocupación frente a que se pueda presentar una situación similar con la operación del Metro. Es importante mencionar que la norma no permite el estacionamiento de vehículos sobre la vía, y que esta es una problemática del sector y los comerciantes debido a que no sus locales no cuentan con el espacio al interior de los establecimientos para la atención de los clientes.

Con respecto a lo mencionado anteriormente, actualmente se presenta un uso indebido de uno de los carriles en ambos costados de la vía, debido al estacionamiento permanente de vehículos de clientes o propietarios, los comerciantes han manifestado su preocupación por la posible afectación que genere el cambio en el perfil vial, así como la restricción total de parqueo de vehículos sobre

esta vía, previendo un comportamiento o sucesos similares a los ocurridos en la Av. Caracas. Por tal razón han manifestado su interés de por contar con una zona de parqueo.

El comercio es especializado en este sector, no se identifican zonas bancarias, parqueaderos o zonas que ofrezcan otros servicios.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.9 Estación Nariño

5.10 ESTACIÓN CALLE 1

La Estación se ubica sobre la Av. Caracas en la Calle segunda, en los Barrios Eduardo Santos y San Bernardo. En este sector se encuentra un complejo de centros hospitalarios como: El hospital San Juan de Dios, el Hospital Materno Infantil, el Centro Dermatológico Federico Lleras y Hospital de La Misericordia e Instituto Nacional de Cancerológico, es de anotar que a este último asisten pacientes de diferentes lugares del país.

En cuanto a zonas residenciales, se encuentran tres conjuntos residenciales de gran área como lo son: Diana Carolina, Campo David y Hans Drews Arango, este último declarado Bien de Interés Cultural, adicionalmente se encuentra el colegio San Bernardo de la Salle. En el sector habitan gran número de población adulta mayor. El sector es uno de los que tiene gran cantidad de habitantes de calle, generando un ambiente de inseguridad.

Debido a las características de infraestructuras presentes en el sector como hospitales, se encuentran un comercio farmacéutico con atención 24 horas.

La estación será colindante con el sector de interés cultural y el plan de PEMP Plan Especial de Manejo y Protección del sector Salud. Por lo anterior, una de las condicionantes que debe considerar, es el acceso en términos de seguridad y cantidad de personas con movilidad reducida o en condición de discapacidad.

En el sector se encuentra el NODO CENTRO, que desarrolla los siguientes planes parciales de renovación urbana:

- San Victorino
- San Bernardo
- Ciudad Salud

Para esta estación aplican el plan San Bernardo y Ciudad Salud. Par el caso de San Bernardo, de acuerdo con la Secretaria Distrital de Planeación y la Empresa de Renovación Urbana, el plan a busca a partir de la construcción de la Avenida los Comuneros, la Fase III de TransMilenio y la Avenida de la Hortúa, mejorar condiciones económicas, sociales y urbanísticas del sector y con ellos incentivar el desarrollo de programas de vivienda nueva o de rehabilitación, con énfasis en vivienda de interés social.

También busca fortalecer la capacidad productiva de las micro y pequeñas empresas en la zona, aumentando la calidad de sus productos y servicios actuales. Adicionalmente articulará el nodo de equipamientos y servicios de borde del Proyecto Ciudad Salud - Región mediante la renovación urbana.

De acuerdo con lo expuesto es posible considerar que la estación pueda atender las necesidades de un comercio especializado en la atención a la salud o preste otros servicios que no están en la zona como cajeros o supermercados.

Otro plan parcial es Ciudad Salud, este se desarrollará entre las Calles 1a. y 5a., de la Av. Circunvalar hasta la Caracas. Este será un ambicioso complejo hospitalario y de infraestructuras con servicios en salud.

“Ciudad Salud” estará conformado por los hospitales Santa Clara, Samaritana, Federico Lleras, La Misericordia, San Juan de Dios y los Institutos Materno Infantil e Instituto Nacional Cancerológico.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.10 Estación Hospitales

5.11 ESTACIÓN CALLE 10

La estación está ubicada sobre la Av. Caracas entre Calle 11 y 13 después de la plazoleta del Voto Nacional la cual es declarada Bien de Interés Cultural. Se localiza entre los tradicionales barrios San Victorino y Voto Nacional, barrios reconocidos por ser nodos de comercio en la ciudad, lo cual implica un número de población flotante importante, adicionalmente esta estación se integrará con el sistema Transmilenio, en el cual hoy en día gran parte de la población se traslada con un volumen significativo de mercancías, esto ha generado incomodidades y presencia de delincuencia en el medio de transporte.

Esta zona cuenta con un área comercial con sectores que presentan problemas de seguridad, por lo cual no es una zona donde sea común la infraestructura en salud sobre el corredor hay dos IPS, un centro de atención para habitantes de calle, que ofrece a esta población entre otros servicios, consulta médica, odontológica y de prevención. En este sector es relevante la presencia del Instituto de Medicina Legal. Cerca de este sector, pero no sobre el corredor se ubican el Hospital San José y la Clínica Centenario que tienen incidencia en la oferta hospitalaria de la ciudad.

Otro sector importante es el educativo que hace presencia con la sede de Gestión administrativa del SENA, la facultad de Artes de la Distrital (ASAB) y el Escuela Tecnológica Instituto Técnico Central.

En este sector se localizan varios Bienes de Interés Cultural -BIC como la Basílica del Voto Nacional, la iglesia de La Capuchina, La plazoleta de Los Mártires, otros de carácter urbanístico como la Plazoleta de la mariposa y la Dirección de reclutamiento, sumado a este conjunto de plazoletas se encuentran Plaza España.

Como una de las características importantes a considerar en la estación es la posibilidad de convertir la estación en un hito arquitectónico que permita la implementación de planes y programas o políticas del Distrito.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.11 Estación Calle 10

5.12 ESTACIÓN CALLE 26

Esta estación se ubica hacia el costado sur del cruce de la Av. Caracas y la Calle 26, es un sector que delimita completamente la ciudad, con bordes muy marcado. Hacia el sur el barrio Santa Fe considerada una zona de alto impacto debido a las actividades de prostitución, ventas de sustancias psicoactivas y delincuencia, hacia el norte la zona de renovación y el Centro Internacional acompañado de renovados edificios de vivienda y el tradicional barrio Armenia.

En esta zona se localiza el Plan Especial de Manejo y Protección- PEMP del Cementerio Central, las casas de conservación del barrio Santa Fe y Alameda. Hacia el costado oriental se ubican: el edificio de FONADE, la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos y el Instituto San Mateo.

Nodo Calle 26, este NODO está conformado por cuatro (4) planes parciales de renovación. Tiene como objetivo consolidar este sector de la ciudad como un centro de negocios a nivel nacional y

uno de los más importantes y competitivos a nivel mundial, los planes parciales de renovación urbana son:

- La Estrella
- Plaza de la Democracia
- Alameda
- San Martín

Plan Parcial Alameda, Estación Central, busca aprovechar las condiciones de accesibilidad que ofrece la Estación Central con el objetivo de dar respuesta a la política de aprovechamiento del suelo urbano en el centro de la ciudad y con ellos consolidar la oferta de servicios empresariales a escala metropolitana, urbana y zonal.

Otro objetivo es estimular la ocupación del centro con nuevos residentes frenar el deterioro de la zona.

El área del plan comprende las manzanas 1, 2, 3 y 7 del barrio Santa Fe y la 1, 2, 3, 4, 9, 10 y 11 del barrio Alameda entre las calles 24 y 26 y transversal 17 y carrera 13. Área de planificación 6.4 Ha. Área a gestionar 3.4 Ha. Vocación y usos del proyecto Estación Central y servicios empresariales.

Esta zona de acuerdo con la renovación prevista contará con un alto flujo de empleados y funcionarios, que demandarán servicios como zonas de alimentación, servicios bancarios, estacionamientos entre otros.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.12 Estación Calle 26

5.13 ESTACIÓN CALLE 45

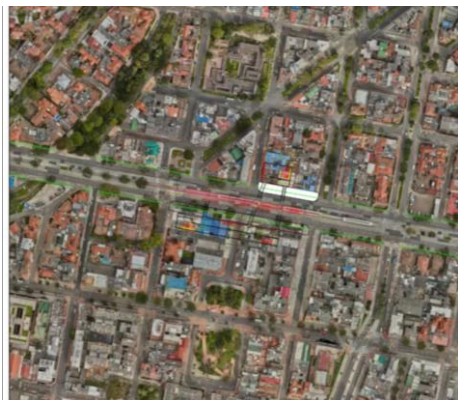
La estación se ubica sobre la Av. Caracas entre Calle 41 y 44 en los barrios Sucre y Santa Terecita, barrios tradicionales que cuentan con edificaciones consideradas patrimoniales. En el sector se encuentra una importante oferta de servicios, relacionados con el sector de la salud y el sector educativo con sedes como: la Universidad Cooperativa, La Gran Colombia, Universidad Católica de Colombia, a mayor distancia se encuentran Universidades como La Piloto de Colombia y la Pontificia Universidad Javeriana, estudiantes que pueden ser usuarios del servicio, varios centros

de educación formal y no formal. Al ser una zona universitaria, gran parte de su población es flotante.

Este sector alberga un número importante de infraestructura de salud y educación, se puede considerar a este sector como un importante nodo de servicios, lo que genera una alta afluencia de personas, lo que influye en la dinámica comercial y en la movilidad. En salud, 65 IPS se ubican sobre el importante corredor de la Av. Caracas o en sus inmediaciones, su ubicación y la presencia de grandes casonas que se pueden adecuar para prestar estos servicios, privilegia la ubicación de estos establecimientos. Sobresale el sector de la calle 34, donde hay varias clínicas especializadas en salud sexual y reproductiva en planificación, atención materna y pruebas de embarazo, la más importante es Profamilia. En esta zona se destacan las clínicas La Magdalena y Marly.

Dentro del AID también está ubicado el Museo Jorge Eliecer Gaitán y las EPS Compensar y Sanitas.

El sector cuenta con un comercio diverso que busca satisfacer las necesidades de la población identificando un sector enfocado a la venta de alimentos (restaurantes), elementos para las diferentes formaciones universitarias y venta de productos farmacéuticos y para el cuidado de la salud.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.13 Estación Calle 45

5.14 ESTACIÓN CALLE 63

La estación está ubicada sobre la Av. Caracas en el costado sur antes de cruzar la Calle 63 en los barrios Chapinero y San Luis. Esta es una reconocida zona comercial, especialmente de compraventas, bolsos y lámparas y un comercio diversificado sobre la Carrera 13, lo cual incide considerablemente en la población flotante, ambos costados de la Av. Caracas se desarrolla actividades completamente diferentes, en el costado oriental centros comerciales en su gran mayoría y en el costado occidental el sector de moteles que han tomado mucho auge desde principios del año 2000. Al costado noroccidental un sector educativo como: La Fundación de Educación Superior San José, Politécnico Suramericano, Universidad San Martín y el Departamento para la prosperidad social (DPS).

Un sector importante es la Plaza de Lourdes asociado a temas culturales, de acuerdo con los datos suministrados por la Dirección de Diversidad sexual del Distrito, el sector es reconocido como una zona de homosocialización, así mismo la Dirección de diversidad sexual mencionó que la localidad

y el sector cuenta con un porcentaje representativo de población LGTBI, por lo anterior para esta estación es necesario considerar espacios de tipo cultural, de sensibilización y tolerancia, en cuanto a la demanda de servicios es diversa y poseen gran potencial comercial.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.14 Estación Calle 63

5.15 ESTACIÓN CALLE 72

La estación se ubica cruzando la Calle 72 sobre la Av. Caracas en los barrios Quinta Camacho y Chapinero, este es un importante sector educativo, al costado oriental está ubicada la Escuela de Artes y Letras Sede B y la Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales U.D.C.A - Sede Norte, al oriente se ubica la Universidad del área Andina y el Parlamento Andino.

Esta zona se caracteriza por ser un sector comercial y de servicios; por la alta afluencia de peatones que llegan a la Estación de la Calle 72, especialmente por el sector comercial y financiero ubicado sobre la Calle 72, costado oriental, el corredor de la Av. Caracas es uno de los más empleados por la población que requiere desplazarse al sur de la ciudad.

Este sector cuenta con el Plan Parcial Nodo Norte Calle 72, en la modalidad de redesarrollo, que propone generar nuevo espacio público, nuevos desarrollos urbanísticos, así como nuevos usos del suelo que permitan un mayor aprovechamiento de las posibilidades del sector y su situación estratégica

Esta estación es un punto de retorno a las localidades dormitorio como Bosa y Kennedy, esta estación puede prestar servicios como cambio de moneda y centros culturales de encuentro.



Fuente: Consorcio METROBOG, 2017



Fuente: Google Earth, 2017

Figura 5.15 Estación Calle 72

6 RECOMENDACIONES DE IDENTIDAD, ESPACIOS PUBLICOS REPRESENTATIVOS DEL PROYECTO

A continuación se presentan las diferentes recomendaciones para el diseño del espacio público y las áreas del separador, realizadas por los Comités de Participación Zonal, se encuentran diferenciadas por temas como urbano, ambiental y social. Se presentan algunos temas relacionados con identidad, no obstante, en el segundo encuentro se adelantó un ejercicio enfocado a la postulación de nombres de las estaciones:

6.1 DENOMINACIÓN DE LAS ESTACIONES TOPONIMIA

Durante la reunión realizada con el comité de participación zonal, se adelantó la postulación del nombre de las estaciones con el objetivo fortalecer la apropiación y sentido de pertenencia toda vez que la toponimia o nombramiento de las estaciones es un proceso identitario, que conlleva la participación apropiación y reconocimiento de los ciudadanos sobre el territorio y la infraestructura que sobre este se construya.

El proceso se adelantará en varias fases, la primera inicia con la postulación de nombres realizó en el marco de los Comités de Participación Zonal partiendo de los ejercicios realizados en los estudios anteriores para los tramos que corresponda, la segunda fase se adelantará a través de la plataforma BOGOTÁ ABIERTA del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal - IDPAC, mediante este espacio todos los bogotanos podrán votar por el nombre de cada una de las estaciones, con esta estrategia se busca la participación y vinculación de la ciudadanía como parte de un proceso abierto de reconocimiento y apropiación. La Empresa Metro está definiendo la etapa en la que se utilizará esta herramienta.

Teniendo en cuenta que el proyecto del Metro de Bogotá tiene antecedentes de procesos anteriores, el ejercicio de toponimia fue realizado por el IDU para el metro subterráneo a partir del documento “Elementos identitarios recomendaciones para toponimia”, en este documento se reconocen las características del territorio en las zonas comprendidas entre el Portal Américas y la Calle 1 con Av. Caracas área que corresponden al trazado anterior.

Este ejercicio inició con la postulación de los nombres propuestos en las mesas de diálogo y los talleres de identidad. Para las zonas nuevas como cinco y seis se tomarán los mismos criterios considerados para todo el corredor.

Para la actividad se llevó impreso el documento “Elementos Identitarios Recomendaciones para Toponimia” en el que se presentó la justificación para la elección de cada nombre.

La actividad fue desarrollada mediante la presentación de los criterios que deben tener en cuenta para la postulación de los nombres, los cuales estaban directamente relacionados con la zona donde se ubica la estación.

6.1.1 Criterios

Territorial: Elementos que componen el contexto urbano próximo a las estaciones, como: barrios beneficiados directamente, sectores cercanos, hitos y obras de infraestructura (parques, ciclo vías, avenidas, alamedas, etc.).

Institucional: Instituciones educativas públicas o privadas, espacios culturales o instituciones de salud, que son referentes para la ciudadanía y tienen una relación espacial próxima con la estación.

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Natural: Estructura ecológica principal cercana a la estación, que comprende humedales, ríos, páramos, parques naturales, cuerpos de agua, entre otros elementos naturales.

Histórico/cultural: Lugares, sucesos, personas y elementos relevantes para la identidad cultural de la zona donde se localiza la estación.

En la Tabla 6.1 se presentan los nombres postulados por los comités de participación zonal:

Tabla 6.1 Nombres postulados por los comités para las estaciones.

Zona	Estación	Nombre Propuesto	
1	Portal Américas	Portal Américas	
		Tintalito	
		Muisca	
	Villablanca	Cayetano Cañizares	
		Chucua de la vaca	
		Avenida Villavicencio	
2	Palenque	Palenque	
		Timiza	
		John F. Kennedy	
	Estación Kennedy (Av.1 de Mayo –Calle 39c)	Hospital de Kennedy	
		Timiza	
	Estación Avenida Boyacá	Plaza de las Américas	
		Avenida Boyacá	
		Carvajal	
	3	Estación Avenida 68	El Tejar
Avenida 68			
Los Ángeles			
Estación carrera 50		Ciudad Montes	
		Benjamín Herrera	
		Carrera 50	
		San Eusebio	
Estación NQS		NQS	
		NQS - SENA	
		El Remanso	
4		Estación Nariño	Calle 1 – Mariscal Sucre
			La Consolata
	Zona Estudiantil		
	Fragüita		
	Estación Hospitales (Av. Caracas con Calle 1)	Hospitales	
		Ciudad Salud	
		La Misericordia	
		Hortúa	
5	Estación calle 10	Los Mártires	

Zona	Estación	Nombre Propuesto
6		Voto Nacional
		Centro Histórico Tradicional
	Estación calle 26	La Alameda
		La Pola
	Estación calle 45	Patrimonial
		Calle 45
		Arzobispo
		Teusaquillo
	Estación calle 63	Lourdes
		Chapinero
Lourdes – Calle 63		
Estación calle 72	Avenida Chile	
	Avenida Chile – Calle 72	

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017.

6.2 ANÁLISIS DE INCLUSIÓN DE RECOMENDACIONES DEL ESTUDIO ANTERIOR.

Para este ítem se adelantó la revisión del documento “RECOMENDACIONES DE LINEAMIENTOS DE DISEÑO PARA PROYECTO DESDE EL COMPONENTE SOCIAL “elaboradas por el Instituto de Desarrollo Urbano IDU. A partir de esta revisión detallada se identificaron las recomendaciones que se mantiene aún con las diferencias por las características del Metro soterrado al elevado.

Es importante mencionar que las recomendaciones del documento revisado están enfocadas a la inclusión de elementos identitarios en la arquitectura y paisajismo de las estaciones. Para la estructuración técnica del tramo I del Metro de Bogotá, el espacio público y el uso que se haga de este es fundamental para la apropiación, uso y aprovechamiento del proyecto, por lo cual la metodología del segundo encuentro con los comités de participación zonal, se direccionó a la identificación y propuestas participativas de las zonas de separador, no obstante se presentaron recomendaciones asociadas a los espacios y uso de las estaciones.

A continuación se presenta de manera literal, aquellas recomendaciones resultado de la revisión que se mantienen de acuerdo con la nueva tipología del viaducto, recomendaciones que son reiteradas y validadas por los comités de Participación Zonal.

“GENERALES: Sistemas especiales para permitir el disfrute de las personas en condición de discapacidad.

CIUDADANOS: Puesto que la población de Bogotá es un conjunto diverso en el que hay representación de todas las identidades de Colombia, reservar en algún punto de la línea un espacio para mostrar esta diversidad, permitiendo el protagonismo de los ciudadanos.

CUERPOS DE AGUA: una representación de la presencia de cuerpos de agua (humedales, lagos, ríos, canales...) concebida desde en el diseño, de manera explícita o simbólica, en las estaciones cercanas a dichos cuerpos de agua.

ARTE EN EL ESPACIO PUBLICO: Se recomienda incluir, en el diseño de los espacios públicos vinculados a los accesos al metro, elementos de ARTE (escultura, grafiti, murales, instalaciones...) que recojan alguno de los PERSONAJES, LUGARES, ACONTECIMIENTOS O MANIFESTACIONES CULTURALES, ARTÍSTICAS O

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

DEPORTIVAS señaladas por la comunidad (debe ser una pieza única que sirva como distinción de cada estación).

DISEÑO DE ACCESOS: Se recomienda promover una CONVOCATORIA PÚBLICA para el diseño de los accesos a las estaciones y en caso de ser necesario para los espacios públicos de mayor importancia que se vean afectados por las obras de la línea (ej.: plaza de Lourdes), de manera que se garantice un diseño icónico y significativo.

PUNTOS DE INFORMACION HISTÓRICA, TURISTICA Y CULTURAL: Se recomienda la inclusión de puntos de información vinculados a cada una de las entradas del metro, que permitan, no solo obtener información del sistema sino también histórica, artística y cultural del territorio en que se encuentra la estación.

NOMBRE DE LAS ESTACIONES DE METRO: Se recomienda lanzar una encuesta pública para decidir los nombres de las futuras estaciones; el Equipo Social Metro ha realizado una consulta previa entre los asistentes a las Mesas de Dialogo para proponer nombres de acuerdo a la identidad del territorio.” (RECOMENDACIONES DE LINEAMIENTOS DE DISEÑO PARA PROYECTO DESDE EL COMPONENTE SOCIAL)

En la Tabla 6.2 se presenta las recomendaciones ciudadanas generadas en el marco de los Comités de Participación Zonal y las recomendaciones realizadas en el marco de los estudios realizados por el Consorcio L1, lo anterior con el objetivo de actualizar y complementar las recoemdaciones para el presente proceso.

Tabla 6.2 Complemento recomendaciones Consorcio L1. Estudio anterior

Estudio Actual ETPLMB			Complemento del estudio anterior
Urbano	Ambiental	Social	
<p>En la Av. Caracas los ciudadanos consideran que las bancas pueden ser un lugar permanente de habitante de calle</p> <p>Solicitan la ubicación de Ciclo parqueaderos en las estaciones o separador</p>	<p>No perder las áreas verdes en la zona de portal.</p> <p>Las pilas pueden tener jardines verticales</p>	<p>Seguridad en el separador (privada y pública)</p> <p>Las pilas pueden ser un lugar para el arte urbano y local (identidad y apropiación)</p>	<p>CIUDADANOS: Puesto que la población de Bogotá es un conjunto diverso en el que hay representación de todas las identidades de Colombia, reservar en algún punto de la línea un espacio para mostrar esta diversidad, permitiendo el protagonismo de los ciudadanos.</p>
<p>Manejo de redes de luz y televisión por cable. No redes aéreas. Iluminación en las pilas y la zona del separador</p> <p>Manejo de redes de gas</p>	<p>Prefieren jardín y zonas verdes, no árboles debido a que los habitantes de calle guardan armas y sustancias psicoactivas.</p>	<p>Recreación en zonas verdes</p> <p>Las pilas pueden ser un lugar para el arte urbano y local (identidad y apropiación)</p>	

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Estudio Actual ETPLMB			Complemento del estudio anterior
Urbano	Ambiental	Social	
<p>Rejas o barreras en las zonas del centro de la ciudad y zonas de discotecas de la Av. Primero de Mayo.</p> <p>Acceso al sistema para personas en condición de discapacidad</p>	<p>En zonas verdes con especies con espinas que no permitan la permanencia de personas</p>	<p>Préstamo de bicicletas a lo largo del corredor del Metro</p> <p>Zonas para permanencia para los estudiantes o ejes de comunicación en la zona de universidades</p> <p>Ubicación de parques bio saludables en el separador</p>	<p>PUNTOS DE INFORMACION HISTÓRICA, TURISTICA Y CULTURAL: Se recomienda la inclusión de puntos de información vinculados a cada una de las entradas del metro, que permitan, no solo obtener información del sistema sino también histórica, artística y cultural del territorio en que se encuentra la estación.</p>

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017.

Los resultados del trabajo de revisión y análisis de las recomendaciones ciudadanas se presentó a los ciudadanos en dos escenarios, el primero a los Comités de Participación Zonal durante el tercer encuentro y durante la reunión de avance como se puede observar en las presentaciones adjuntas Ver Anexo 10.5 Anexo 10.6

7 RECOMENDACIONES EN TORNO A NUEVOS ESPACIO PÚBLICO REPRESENTATIVOS DEL PROYECTO

En cuanto a los espacios públicos representativos para el proyecto, los ciudadanos han identificado zonas con diferentes características y que se pueden potenciar. Estas zonas pueden ser de carácter comercial, histórico, cultural entre otros continuación se relacionan las recomendaciones presentadas por los ciudadanos.

Zona 1

Parque Gibraltar y Canal Tintal, para esta zona los ciudadanos recomiendan las conservación de zonas verdes y la implantación de árboles.

Zona 2

No se presentan recomendaciones específicas relacionadas con nuevos espacio públicos representativos.

Zona 3

Identifican un importante paso peatonal entre el centro comercial plaza de las Américas y la futura estación Av. Boyacá, se recomienda en futuras intervenciones generar un corredor de conexión, teniendo en cuenta que no se genere como un beneficio sobre un privado si como un eje peatonal seguro. Esta zona se ha identificado como un sector de accidentalidad peatonal.

Para las zonas de plazoletas como la estación de la Av. 68 y el Rosario la comunidad identifica estas como zonas de importante renovación y apertura al uso y aprovechamiento del espacio público, por tal razón recomiendan implementar zonas comerciales, de parqueo y culturales.

En la estación Rosario proponen adecuar las zonas verdes de los 4 costados de la glorieta para convertirlos en espacios públicos para el uso de los ciudadanos y zonas seguras, así lograr su integración con la posible ubicación de los edificios de acceso.

Zona 4

En la Carrera 24 con Calle 1 se propone mejorar las zonas verdes e integrarlas al urbanismo del proyecto.

Zona 5

A partir de las diferentes reuniones realizadas con la dirección de Diversidad Sexual de Planeación Distrital se propone mejorar el espacio público e iluminación del sector ubicado entre la Calle 19 y 22 costado occidental con el objetivo de generar entornos seguros.

Algunos propietarios proponen alternativas como el embellecimiento de fachadas para mejorar el sector de la Av. Caracas entre Calles 19 a 22.

Zona 6

Para esta zona los ciudadanos recomiendan generar corredores de movilidad peatonal entre las zonas universitarias.

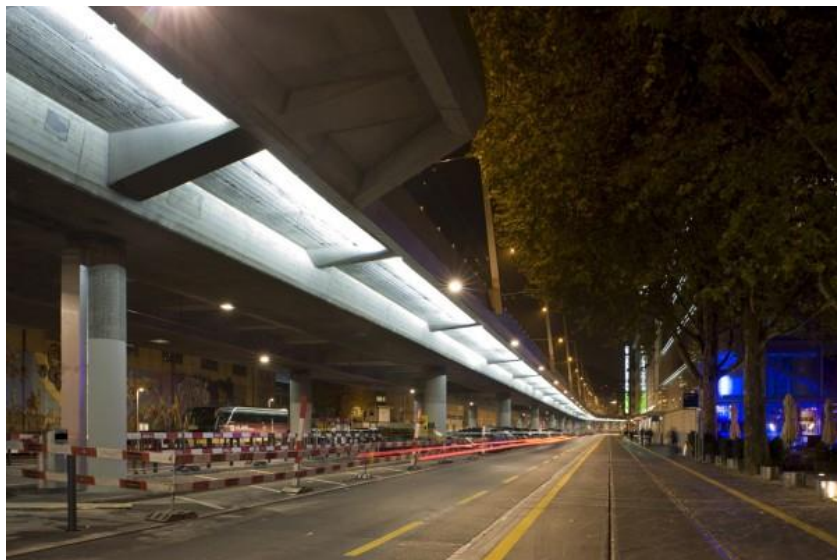
8 RECOMENDACIONES APROBADAS POR LA EMPRESA METRO DE BOGOTÁ

Luego del trabajo de identificación desarrollado con los integrantes del comité de participación zonal, así como la revisión de las recomendaciones al interior de las diferentes áreas del consultor, se presentó el resultado de acuerdo con la viabilidad de las mismas, a la Empresa Metro de Bogotá, S.A. El resultado de esta aprobación se presenta a continuación, así mismos estas recomendaciones serán tenidas en cuenta en el diseño.

Es importante mencionar que estas recomendaciones realizadas por los ciudadanos en el marco de los Comités de Participación Zonal fueron socializadas en la reunión de avance realizada el 24 de agosto de 2017, en la Alcaldía Mayor de Bogotá y son el resultado de la revisión interdisciplinar para su viabilidad.

Iluminación

En cuanto a la iluminación se considera fundamental en el área del separador, por lo cual en los diseños se evaluará la ubicación más adecuada.



Fotografía 8.1 Aproximación_ Iluminación separador

Fuente: <http://www.digitalavmagazine.com/2011/12/14/philips-implementa-el-mayor-proyecto-led-de-suiza-en-el-puente-hardbrucke-de-zurich/>

Rejas y arte en los separadores de sectores con un alto índice de inseguridad (Av. Caracas entre calles 13 a 22, y Av. primero de mayo entre en la zona de bares sector Plaza de las Américas)

Debido a la inseguridad de las zonas mencionadas se propone, generar unas barreras que impidan el paso sobre cualquier lugar del separador y obliguen a los peatones a cruzar por los pasos semaforizados y a desnivel. No obstante las barreras deben considerar aspectos estéticos que mejoren el lugar o promuevan la cultura.



Fuente: http://educacionyculturaaz.com/wp-content/uploads/2014/06/Me769xico_de_los_mexicanos-5.jpg



Fuente: Google Earth

Fotografía 8.2 Aproximación zonas Av. Caracas entre Calle 13-22 y Av Boyacá con Av. Primero de Mayo.

Jardines y murales comunitarios: Los murales se realizarán con la participación e inclusión de artistas locales y comunidad residente, en cuanto a los jardines esta alternativa está sujeta a la definición y revisión con el Jardín Botánico de Bogotá.



Fotografía 8.3 Aproximación uso de las pilas o columnas

Fuente: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/12/30/arte-y-ciudad-mural-mosaico-en-puente-alto-el-mas-grande-de-latinoamerica/>

Acceso a personas en condición de discapacidad al sistema (viaducto y estaciones): La inclusión de estas especificaciones se vienen adelantando con un trabajo conjunto con las entidades que lideran el tema como la Secretaria para la Discapacidad, Instituto Nacional para Ciegos-INCI, Instituto Nacional para Sordos- INSOR, entre otros.



Fuente: <http://www.noticiasmallorca.es/noticias/Salud/2017/05/14/62331-2369505.php>



Fuente: <http://www.campo9noticias.com/9291/pretenden-rampa-de-acceso-para-discapitados/>

Fotografía 8.4 Aproximación acceso para personas en condición de discapacidad

Parques biosaludables: Estas alternativas de considerar para las zonas del trazado entre patio taller y la Calle 1 antes de llegar a la Av. Caracas.



Fuente: <http://www.bogota.gov.co/articulo/el-70-de-los-barrios-de-antonio-nari%C3%B1o-cuentan-con-parques-biosaludables>



Fuente: <http://www.bogota.gov.co/en/node/6877>

Fotografía 8.5 Aproximación parque biosaludables seprador del viaducto

Cicloparqueaderos en el separador. Los ciclo parqueaderos se consideran o evalúan en el proyecto en lugares como los separadores y las estaciones, con el objetivo de brindar un sistema intermodal.



Fotografía 8.6 Aproximación cicloparqueaderos en las estaciones

Fuente: <http://www.radiosantafe.com/2017/02/01/habilitan-553-cupos-de-cicloparqueaderos-en-transmilenio-para-jornada-de-dia-sin-carro/>

9 CONCLUSIONES

Como parte del proceso adelantado con los Comités de Participación Zonal se puede mencionar que los ciudadanos identificaron de forma clara y específica las problemáticas y oportunidades en los espacios públicos a generarse con el viaducto.

La metodología aplicada permitió a los integrantes de los comités de participación tener una aproximación más real con las características del Metro y proponer alternativas de diseño en el espacio público.

El desarrollo de las reuniones permitió a los ciudadanos reflexionar sobre la condición actual de varias vías y aún sectores de la ciudad que requieren intervención.

La revisión del trazado en cada una de las zonas permitió adelantar un diagnóstico por parte de los integrantes del comité de las condiciones de seguridad, comercio, movilidad y aún de los diferentes actores presentes y las posibilidades de generar nuevos espacios que integren, ordenen y renueven las vías principales del trazado del viaducto.

La socialización del diagnóstico, reflexiones y propuestas para el espacio público planteadas por los Comités de Participación Zonal, presentó al equipo técnico y ambiental escenarios desconocidos que permitieron considerar nuevas alternativas en el urbanismo.

La revisión de las propuestas por parte del equipo técnico, ambiental y de urbanismo permitió la reflexión frente a aspectos como, costos, mantenimiento y asignación del cuidado y protección.

En cuanto a las recomendaciones asociadas a las estaciones, los Comités de Participación Zonal no realizaron un gran número de recomendaciones debido a que el alcance del presente documento corresponde al nivel de factibilidad, en la siguiente etapa se desarrollará lo concerniente a las estaciones, no obstante las observaciones realizadas como temas de accesibilidad para personas en condición de discapacidad, baños y escaleras eléctricas y ascensores aplican para la totalidad de las estaciones. De acuerdo con lo anterior, se recomienda previo al inicio de la ingeniería de detalle generar espacio y metodología con los comités para identificar y recoger las recomendaciones asociadas a las estaciones.

La inclusión de las recomendaciones realizadas por los Comités de Participación Zonal en el diseño del Metro de Bogotá, promueve una mayor aceptación del proyecto entre los ciudadanos, así como un sentido de pertenencia al hacer parte activa del proceso y tener un grado de injerencia o aporte en el diseño de un elemento estructural en la ciudad.

10 ANEXOS

Anexo 10.1 Matriz de recomendaciones ciudadanas por zona y por estación.

Anexo 10.2 Cartografía recomendaciones ciudadanas

Anexo 10.3 Acta de reunión mesa de trabajo integral urbanismo

Anexo 10.4 Acta de reunión mesa de trabajo integral coordinación del proyecto

Anexo 10.5 Presentación reunión de avance

Anexo 10.6 Presentación tercer encuentro CPZ